

Cadillac Eldorado Convertible Supercharged Special 1953

NEVS-brevet måndag 16 september
Föregående fredag 13 september

DINAPENGAR.se

1. 300 000 bilägare riskerar rejäl skattesmäll nästa år

Publicerad 5 sep 2019 kl 21.23 av Carl-Fredrik Eriksson

Nya utsläppsregler kommer innebär skattesmäll för 300 000 bilägare, skriver Dagens industri. I snitt kommer de tvingas betala cirka 3 000 kronor mer i skatt per år – och för vissa modeller blir det 10 000 kronor mer.
– Olyckligt att genomföra det här med så kort varsel", säger Bil Swedens vd Mattias Bergman.



Nya utsläppsregler kommer innebär skattesmäll för 300 000 bilägare, skriver Dagens industri.

Orsaken till den höjda fordonsskatten är att bonus malus-systemet inte har anpassats efter nya mätmetoden som kommer med körcykeln WLTP, skriver Dagens industri.
90 procent av bilarna som säljs i år är malusbilar som kommer omfattas av skatten.
Det innebär att drygt 300 000 bilägare kan vänta sig skattehöjning – som slår olika hårt beroende på vilken modell.

Kan bli 10 000 kronor mer i skatt per år

Dagens industri har gått igenom olika modeller och konstaterar att snittet blir en höjning på 3 000 kronor per år. Men den siffran kan som mest sträcka sig till hela 10 000 kronor mer i skatt varje år.
– Vi är positivt inställda till att WLTP införs, det återspeglar på ett bättre sätt hur vi kör i dag. Men det är olyckligt hur man implementerar det här i bonus malus. Att köpa en personbil är ofta det största beslutet vi gör efter husköp, säger Bil Swedens vd Mattias Bergman till Di och fortsätter:
– Men det blir ett allt svårare beslut när teknik, affärsmodeller och skatteregler ändras. Det är inte lätt för en konsument att sätta sig in i hur en körcykel slår och därför är det olyckligt att genomföra det här med så kort varsel.

Vd:n: Regeringen bör skjuta på det

Mattias Bergman hoppas att regeringen avvaktar nya körcykeln till dess att bonus malus-systemet har anpassats.
– Vi vill inte att man ska införa det här nu vid årsskiftet utan vid 2021 när man ändå ska se över hela bonus malus-systemet. Inför man det nu vid årsskiftet kommer det bli en jätterusning av alla som vill ha en så kallad malus-bil, säger han.

ALLT OM BILAR

2. Här är nya gränsvärdet för att få bonus i fordonsskatten

Publicerad 5 sep 2019 16:13 **av Jan-Erik Berggren**

70 gram koldioxid per kilometer. Det blir den nya gränsen för att få miljöbilsbonus efter en överenskommelse mellan regeringen, Centerpartiet och Liberalerna. Justeringen uppåt görs för att anpassa fordonsskatten till den nya mätmetoden WLTP.



Ända sedan den nya fordonsskatten infördes förra sommaren har det diskuterats hur den ska anpassas till den tuffare mätmetoden WLTP. Flera bilar kommer att få höjda koldioxidvärden när WLTP införs med full kraft den 1 januari 2020.

Nu har regeringen tillsammans med Centerpartiet och Liberalerna kommit överens om hur stor höjningen av gränsvärdet blir.

- Det handlar om att gränsen för bonus höjs från 60 gram till 70 gram i samband med WLTP:s införande. Motiveringen är att de bilar som i dag får bonus ska kunna få det under nästa år, för att inte göra alltför stora förändringar på kort tid, Rickard Nordin, klimat- och energipolitisk talesperson Centerpartiet.

Ser över hela bonus-malus

Höjningen betyder att flera av de laddhybrider som riskerade att hamna utanför bonussystemet efter årsskiftet nu kan få miljöbilsbonus och den efterlängtade stämpeln att vara en miljöbil.

Under 2020 ska regeringen tillsammans med partierna i januariöverenskommelsen, Centerpartiet och Liberalerna, se över om det behövs ytterligare justeringar i bonus-malus.

– Hela bonus/malus-systemet ska se över inför höstbudgeten nästa år och att då göra stora förändringar nu vore både onödigt och ryckigt ur konsumentperspektiv, säger Rickard Nordin.

ALLT OM BILAR

3. Regeringen räddar Volvos laddhybrider undan skatten

Publicerad 5 sep 2019 13:18

Flera av Volvos populära laddhybrider riskerar att förlora sin status som miljöbil vid årsskiftet då den nya mätmetoden WLTP höjer CO2-värdet markant. Men nu har regeringen tillsammans med Centerpartiet och Liberalerna lagt ett förslag om en justering av gränsvärdet för att få miljöbonus.

– De klimatsmarta bilarna som klassas som det i år ska också göra det kommande år, skriver Annie Lööf i Centerpartiets pressmeddelande.



Förra sommaren fick Sverige ett nytt system för fordonsskatt, det så kallade bonus-malus-systemet. Gränsvärdet för att få bonus för en så kallad miljöbil sattes vid 60 gram koldioxid per kilometer.

Förra sommaren stod det också klart att EU inför nya mätmetoder för utsläppsvärden från bilar från den lite snällare metoden NEDC till den lite tuffare metoden WLTP. Redan då stod det också klart att Sverige från och med 1 januari 2020 ska använda det högre WLTP-värdet för beräkningen av fordonsskatten.

Volvos hybrider ramlar över gränsen

Effekten av 60-gramsgränsen och införandet av WLTP-värdet blev att flera laddhybrider och andra bilar med låga utsläpp riskerade att ramla över 60-gramsgränsen och därmed bli av med statusen som miljöbil.

Ett exempel är Volvos stora suv XC90 som får ett WLTP-värde på 79 gram koldioxid och därmed blir av med sin miljöbilstatus.

Men nu har regeringspartierna tillsammans med Centerpartiet och liberalerna lagt ett förslag om att ändra gränsvärdet och rädda kvar dagens miljöbilar i bonussystemet även efter 1 januari 2020. Målsättningen är att de bilar som i dag får bonus ska få det även efter att WLTP införs.

Partierna bakom januariöverenskommelsen vill satsa totalt en miljard kronor på det de kallar gröna transporter. Potten för miljöbilsbonus ska ökas på med 100 miljoner kronor för kommande år. Att öka gränsvärdet kommer att kosta ytterligare 130 miljoner kronor 2020, 280 miljoner 2021 och hela 340 miljoner 2022.

Under nästa år ska bonus-malussystemet diskuteras vidare och vi kan räkna med krav på ökad bonus och kanske ökad straffskatt för de bilar som släpper ut allra mest.

Det blir också en satsning på laddinfrastruktur där 50 miljoner kronor per år under de återstående åren på mandatperioden ska räcka till 300 laddplatser.



4. Miljöbilsexporten ska stoppas – men först om ett år: "Underkänt"

Av Alrik Söderlind, Publicerad 2019-09-05, 14:28

Detta är en krönika. Det innebär att innehållet är skribentens egen uppfattning.

Centerpartiet har presenterat ett nytt förslag om fler laddstolpar på landsbygden och om att höja koldioxidgränsen för bonusbilar.



Om Centerpartiets mål är att så snabbt som möjligt och så effektivt som möjligt ställa om till eldrivna bilar ger jag deras politik underkänt. Varför investera i ett system med ett stort hål där det pyser rejält?

Alla som driver företag eller för den delen som har ansvar för en familjebudget vet att först lagar man läckan, sedan sätter man fart med investeringarna! Jag lägger inte pengar på att isolera mitt tak samtidigt som det är stora springor i fönstren.

Men Centern verkar tyvärr inte göra så. De vill investera en miljard i omställningen och stimulera inköp av laddbara bilar och bygga ut laddinfrastrukturen – vilket är mycket bra. Men de gör inget åt det faktum att det exporteras extremt många elbilar från Sverige.

Dröjer för länge

Närmare var tionde elbil som sålts i Sverige sedan 2014 har exporterats, enligt SVT:s Konsumentredaktion. Bilar som staten betalat ut över 60 miljoner kronor i miljöbilspremier för. Siffrorna kan vara mycket större än så.

Man är alltså snabba med investeringsförslagen som ska ske direkt, men avvaktar med förslag på hur exporten ska minskas till 2021. När omsätts de förslagen sedan i verklighet – 2022?

Min gamla käpphäst att trängeslavgifterna i landets två största städer ska kunna miljödifferentieras – sänka avgiften för laddbara bilar – skulle mycket enkelt höja andrahandsvärdet för elbilar. Nu har Miljöpartiet i Stockholm bett om en sådan ändring, inför den omedelbart!

Vad är det som gör att Centern vill dröja till 2021 med sitt förslag? Vilket förslag är det? Finns det ens ett konkret förslag?

Centerpartiet vill satsa mer på laddstationer och behålla elbilarna i Sverige – ska förhindra export

Sverige dräneras på elbilar och laddhybrider – försvinner på export

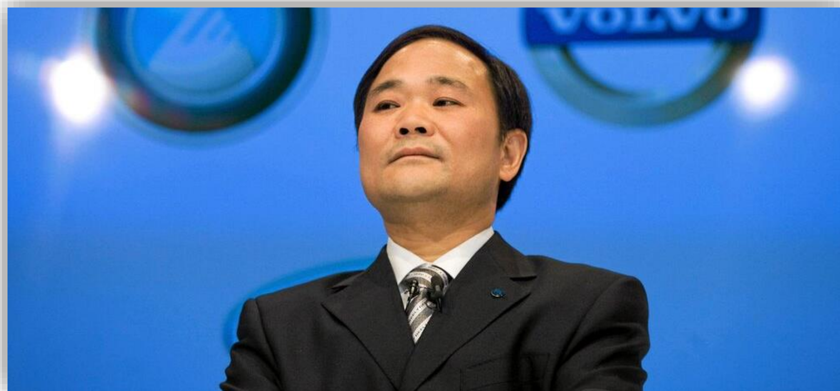
Bilhandlarna kasserar in bonusen – elbilarna försvinner till Norge

DAGENS NYHETER.

5. Nu rullar Kina in i finrummet

Jonas Fröberg text ,uppdaterad 2019-09-05 publicerad 2019-09-05

För några veckor sedan skrev jag nyheten att kinesiska Geely planerar att lansera en lyxig elbil i Europa så tidigt som 2020 eller 2021. Det bemöttes med skepsis.



Li Shufu – ägare till både Volvo och Geely. Nu väser kommunistledningen i folkrepubliken Kina i hans nacke att Geely - inte Volvo - ska ta världsherravälde.

Geely?! Inte kan väl ett billig-krafs-märke från Kina klampa in Europas finrum och köra över koncernsyskonet Volvo genom att lansera en kinesisk lyx-elbil – med teknik från just Volvo?

Det skulle vara fräckt och en monumental scenförändring.

Vet hut! Kanske Torgny Lindgren skulle ha sagt.

Men låt oss gå tillbaka till maj 2015. De första vassa höstvindarna nådde Kinas ekonomiska tillväxt och Kinas premiärminister Li Keqiang samlade sitt kabinett:

För att staka ut planen till ekonomiskt världsherravälde.

Planen kallades ”Made in China 2025” och sade förenklat: ”Vi ska inte längre lufsa efter USA och Europa med hemmapulad Åsa-Nisse-teknik och vara världens fabrik. Vi ska leda teknikutvecklingen. Globalt. Bli världsledare i nästa generations elbilar, AI och självkörande bilar. Allt som definierar framtiden.

Det är exakt här Geely kommer in i bilden.

Geely Group hade redan 2010 köpt Volvo Cars. Från 2015 accelererades svensk tekniköverföring till kinesiska systermärket Geely, som bara det senaste året presenterat flera nya toppmoderna modeller som i praktiken har Volvoteknik.

Men bara för Kinamarknaden. De kinesiska bilmärkena, inklusive Geeely, har varit paniskt rädda för att gå ut på världsmarknaden för tidigt. Dessutom har Kinas bilmarknad – världens största och snabbast växande – varit stor nog.

Men nu händer två stora saker samtidigt: Kinas bilförsäljning rasar i spåren av ekonomisk nedgång och tulltvister. Geely tillhör de som tappar mest försäljning i Kina.

Framförallt bär åratal av idogt jobb med ”Made in China 2025” frukt för Kinas bilbolag.

Likt färdig-diade muskulösa tigrar står de redo att erövra Europa och USA med billigare, modernare och bättre bilar. Det räcker nog inte att ropa: Vet hut!

En fråga väldigt många bör ställa sig nu är: Hur ska Volvo Cars eller BMW eller Ford tackla detta?

NyTeknik

6. Tesla delvis ansvarigt för fjolårets krasch

2019-09-05 13:49 **Ania Obminska**

Nu är utredningen av den uppmärksammade krocken mellan en självkörande Tesla och en brandbil klar. Kraschen var delvis Teslas fel, konstaterar myndigheten som har utrett olyckan.



Föraren inuti den Tesla Model S P 85 som var inblandad i fjolårets krasch med en brandbil i Culver City, Kalifornien, ska inte ha haft händerna på ratten eller fötterna på bromsen. Men myndigheten National Transportation Safety Board, NTSB, som har utrett haveriet menar ändå att det inte går att skylla olyckan helt på föraren. Skälet är att autopiloten var påslagen.

”En förares ouppmärksamhet, övertro på sin bils avancerade förarassistentsystem och användning av systemet på ett sätt som inte överensstämmer med tillverkarens vägledning, i kombination med ett system som gör det möjligt att frikoppla föraren från köruppgiften ledde till kraschen i Culver City, Kalifornien den 22 januari 2018” skriver NTSB i ett pressmeddelande.

Enligt utredningen ska olyckan ha inträffat när Teslan plötsligt började accelerera. Brandbilen stod parkerad diagonalt längs en vägfil när Teslan träffade dess baksida, i ungefär 50 km/h. Bromsarna i Teslan slogs inte på automatiskt, men systemet hade hunnit uppfatta risken för en stundande kollision 0,49 sekunder innan kraschen.

Läs mer: Tesla kraschade med brandbil – kan ha kört på autopilot

Utredningen visar också att autopiloten var i gång i strax över 29 minuter och att föraren under den här tiden bara haft händerna på styret i totalt 78 sekunder. Under de sista 13 minuterna före kraschen slog autopilotsystemet på grund av detta flera gånger på en varning, som föraren alltså ska ha ignorerat.

I användarmanualen till Tesla Model S finns åtskilliga varningar om begränsningarna med autopilot-funktionen. Där betonas också att föraren hela tiden ska ha händerna på ratten.

Ingen skadades i kraschen.

NyTeknik

7. Soltaket ska ge 10 procent längre räckvidd per år

2019-09-05 11:15 **John Edgren**

Nu lanseras ett biltak som levererar omkring 210 watt per kvadratmeter. Under soliga dagar sägs solcellerna ge elbilar tio extra kilometer – och under ett år ska räckvidden förlängas med upp till tio procent.



Fraunhofer Institute for Solar Energy Systems har utvecklat ett soltak för bilar.

Många var skeptiska när tyska Sono avslöjade att de skulle klä utsidan på sin kommande elbil med solceller. Men i dag tittar bland andra Toyota och Hyundai/Kia på solpaneler som räckviddsförlängare.

Sono hävdar att tekniken kommer ge deras modell Sion upp till 30 extra kilometer om dagen. En annan uppstickare är Nederländska Lightyear One, där de fem kvadratmeter solpaneler som täcker modellen Stella sägs förlänga räckvidden med 50-70 kilometer.

Nu lanseras en lösning som kommer göra det lättare för andra tillverkare att hoppa på trenden. Tyska Fraunhofer Institute for Solar Energy Systems har utvecklat ett färdigt biltak med högeffektiva solceller. Taket ska leverera omkring 210 watt per kvadratmeter, vilket under soliga dagar sägs ge den genomsnittliga elbilen en daglig elproduktion som motsvarar tio kilometers körning.

Soltaket kan få vilken färg som helst

Fraunhofer har valt monokristallina solceller som lamineras mellan plastfilm och placeras mellan två välvda glastak. Det är dock osynligt för betraktaren, för Fraunhofer använder en glasbeläggning som kan ge i princip vilken färg som helst.

Sett över ett år beräknas taket sammantaget ge den genomsnittliga föraren en räckviddsförlängning på omkring tio procent – detta med utgångspunkt från solstrålningen i Fraunhofer ISE:s hemort Freiburg im Breisgau. Man räknade på en elbil som kör 1 500 mil och förbrukar 17 kWh per 100 kilometer.

Mellan 2016 och 2017 genomförde företaget tester med solceller på sex lastbilstak i Centraleuropa, Sydeuropa samt östra USA. De visade att ett lastbilstak under ett års körning har potential för att leverera 5 000-7 000 kWh, vilket motsvarar 5 000-7 000 kilometers körsträcka. Det skriver Fraunhofer i ett pressmeddelande.

DAGENS NYHETER.

8. Erik Wedberg: Är det vårt fel att priskriget på elbilar har uteblivit?

Uppdaterad 2019-08-30 publicerad 2019-08-30

Elbilarna är fortfarande alldeles för dyra för att kunna köpas av de flesta bilköpare och utvecklingen mot billigare eldrivna bilar har gått långsamt. Vems fel är det?



Volkswagen ID.3

Finns det någon billig och bra elbil? Svaret är nej. Det finns bra elbilar och det finns dyra elbilar, men inga bra och billiga. Inför lanseringen av Tesla Model 3 spådde branschen att den skulle bli folkets elbil och att den skulle stöpa om bilmarknaden, kanske som den allra första folkbilen – Volkswagen Typ 1. Så blev det inte. Även om Tesla Model 3 finns i mindre utrustade varianter och mindre ångestframkallande prislappar går det fortfarande inte att köpa en Tesla för mindre än en halv miljon kronor. Folkligt? Knappast.

Hoppet står nu till det ursprungliga folkbilsmärket – Volkswagen. Den 9 september visas deras helelektriska ID.3 och det har sagts att den inte ska kosta mer än 40 000 euro i sitt dyraste utförande. Med mindre batteri, kortare räckvidd och sparsmakad utrustning ska priset vara under 30 000 euro. Det är en anmärkningsvärd skillnad mot Teslas billigaste bil, men ändå inte riktigt folkligt billigt.

Anmärkningsvärt är också att ID.3 är så gott som slutsåld redan innan premiärvisningen, trots att prisbilden är långt ifrån klar och att köparna inte har sett bilen i verkligheten. Det har sett likadant ut för alla elbilar som kommit de senaste åren. Alla nya elbilar blir slutsålda mer eller mindre direkt.

Man kan, å ena sidan, säga att det är köparnas fel att priserna inte sjunker. Det är svårt att klaga på att biltillverkarna inte säljer några billiga elbilar när vi fortsätter att köpa deras dyra.

Å andra sidan, den stora efterfrågan på elbilar tyder på ett stort uppdämt behov. Många bilkonsumenter vill köpa och köra elbil men tillverkarna har inte lyssnat förrän nu. Om Volkswagen kan hålla sitt löfte och sälja ID.3 för cirka 320 000 kronor, finns det skäl att sluta köpa dyra elbilar. Först då kan vi se fram emot att elbilarna får folklig spridning.

Feber

9. Uppdaterade Smart är här

Av Bobby Green 2019-09-05 kl 10:40

Har fortfarande bara 15 mils räckvidd



Efter skissen vi visade i måndags är nu uppdaterade Smart här. Bilen kommer i tre smaker - ForTwo, ForTwo med tygtak och ForFour. En del inspiration till designen har hämtats från konceptet ForEase and ForEase+ och visst ser man likheterna med ägarna Mercedes i strålkastarna?

Tyvärr har det inte hänt något på drivline-fronten, något som troligtvis hade varit välkommet. Det är som ni säkert redan vet endast eldrift som gäller för Smart nu för tiden men dessa får samma grejer som föregångaren. Det innebär ett batteripack på 17,6 kWh som i sin tur driver en elmotor på 82 hästar och 160 newtonmeter. Det är en liten och lätt bil så man kanske inte behöver så mycket mer effekt, men batteripacket hade gärna fått vara lite större. Nu är räckvidden nämligen endast 15,9 mil och det är räknat enligt den mycket snälla NEDC-cykeln som inte direkt stämmer överens med verkligheten. Det finns en snabbladdare på 22 kW ombord och med den ska det gå att ladda batteriet från tio till 80 procent på under 40 minuter.

Bilarna har premiär i Frankfurt den 10 september. När lansering sker och hur priserna ser ut vet vi inte.



Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

10. BMW M4 Edition ///M Heritage – blå, blå och röd

Mattias Rabe 4 september 2019

Dagens BMW M4 är på väg mot pension. En helt nya generation 4-serie, inklusive en M4, tar snart vid, men först ska det hinnas med en sista (?) limiterad upplaga av nuvarande M4.



De flesta rader om nya bilar som vi skriver för stunden handlar om nyheter som ska avtäckas på bilsalongen i Frankfurt nästa vecka, men inte den bil som denna artikel handlar om. BMW M4 Edition ///M Heritage heter modellen – och jo, modellnamnet skrivs faktiskt på det viset. BMW nöjer sig inte med att bara ha M:et med i namnet, även de tre strecken (ljusblått, mörkblått och rött) på emblemet, som lutar mot M:et vänstra sida, ska vara med.





Det handlar om en exklusiv serie M4 Coupé med detaljer unika för denna limiterade upplaga om 750 bilar som ska tillverkas mellan november 2019 och april 2020.

M4 Edition ///M Heritage finns med tre olika färgalternativ på karossen. Du kan ju gissa vilka… just det, ljusblå, mörkblå och röd, precis som på M-emblemet. Karosskulörerna är även kända under namnen Laguna Seca Blue, Velvet Blue metallic och Imola Red.

Taket i kolfiberförstärkt plast (CFRP) pryds av de tre berömda strecken i nämnda färger. Strecken är dock inte lackerade i efterhand, utan är integrerad i kompositmaterialet som utgör taket. En komplicerad process enligt BMW:s beskrivning.

20-tumsfälgar i mattgrå finish tillhör de exklusiva detaljer som gör att M4 Edition ///M Heritage sticker ut lite extra.

Insidan har även den fått lite speciella karaktärsdrag, bland annat tvåfärgade M-sportstolar i läder med öppningar i ryggstödet, de tre M-färgerna ”invävda” i kolfiberstrukturen på dekorlister och numrerade tröskellister. Sistnämnda visar alltså vilket exemplar i serien om 750 bilar som du är på väg att kliva in i.

Rent tekniskt har det inte hänt något, enligt BMW, men det sägs att chassit har fintrimmats ytterligare och att körprogrammen har kalibrerats om för mer körglädje.

Under huven sitter den raka sexan på 3,0 liter som levererar 450 hästkrafter och 550 newtonmeter, det vill säga samma siffror som i M4 Coupé Competition. Det innebär att M4 Edition ///M Heritage bör göra 0-100 km/h på 4,0 sekunder och toppa 280 km/h (med förhöjd fartspärr).

Vad kalaset kostar är okänt. Möjligtvis presenteras prisbilden vid premiärvisningen av M4 Edition ///M Heritage i samband med DTM-racehelgen på Nürburgring 13-15 september.

BMW M4 Edition ///M Heritage
16 bilder



11. Rapport från första körningen: Mazdas kommande elbil

Av Patrik Lundin

Publicerad 2019-09-04, 09:54

Mazda har en elbil på gång och testredaktör John Eriksson har varit ute på fältet och, som ensam svensk journalist, fått provköra det som än så länge bara är en prototyp. Här är en rapport från den exklusiva provkörningen.

Hej John, var har du varit och vad har du gjort?

I förra veckan besökte jag Oslo där Mazda hade ett litet, exklusivt event för några få utvalda internationella media. Det var embargo på allt från eventet fram till idag den 4 september. De berättade om sin utvecklingsfilosofi och vilka bilar och drivlinor de vill erbjuda i framtiden för att hjälpa till att sänka utsläppen från transporter. Vi fick också en unik möjlighet att köra utvecklingsprototypen av deras kommande elbil.

Vad är det de har på gång?

Den stora nyheten är naturligtvis att Mazda är på väg att lansera sin allra första elbil. Den kommer att visas upp på Tokyosalongen i oktober och sedan introduceras den på marknaden under andra halvåret 2020. Modellen kommer dels som ren batterielbil och dels i en version med räckviddsförlängare. Batteribilen lanseras först och den andra under 2021. Vi kommer också att få se laddhybridversioner framöver.



Spännande! Hur verkar elbilen?

Den är väldigt trevlig och behagligt att köra, ganska mycket Mazdakänsla. Det är positivt för alla som gillar att köra bil. Men de har medvetet valt att inte ge modellen en typisk elbilskänsla med till exempel väldigt kraftig motorrespons och acceleration från noll, alltså inte som en Tesla. Effekten är heller inte särskilt hög. Det är inte för att de vill att den ska kännas som en konventionell bil, utan för att de vill ha en harmonisk körupplevelse som inte utsätter förare eller passagerare för onödigt kraftiga eller plötsliga reaktioner. Det är en del av Mazdas filosofi. Vi fick också lämna synpunkter till ingenjörerna för deras arbete med att utveckla modellen vidare. Jag har en lista med några punkter. Men det och mycket mer får ni läsa om i auto motor & sport nr 20/2019, och här på sajten för er som är Premiummedlemmar.



Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

12. Porsche Taycan officiell – alla fakta om elbilen

Mattias Rabe 4 september 2019

Nu har Porsche dragit skynket av märkets första elbil – Taycan. Den presenteras i två utföranden, Taycan Turbo och Taycan Turbo S, där sistnämnda är värstingen med upp till 761 hästkrafter. Räckvidden är som bäst 45 mil.



Fyra års ”väntan” är över. Porsche har nu förverkligat konceptbilen Mission E från 2015. I produktionsutförande heter modellen Taycan, ett namn som har varit känt ett bra tag och som vi i fjol fick lära oss hur det uttalas – ”tie-con”, eller om man väljer en mer försvenskad variant, ”tajkån”.

Porsche Taycan sägs länka samman märkets arv med framtiden, som anses vara elektrisk. ”Denna dag markerar starten på en ny era”, säger Porsche-chefen Oliver Blume i samband med avtäckningen i Berlin som Teknikens Värld närvarar vid. Den tyska huvudstaden är dock inte enda plats att beskåda Taycan för första gången. Exakt samtidigt exponeras bilen mot spekulanter och bilintresserade i kanadensiska Toronto och i kinesiska Fuzhou.



Det främre bagageutrymmet rymmer 81 liter…



… medan det bakre sväljer 366 liter.

Till utseendet är Taycan mycket lik konceptbilen Mission E. Vissa showmässiga detaljer har tonats ned, exempelvis dörrarna som numera är konventionella i stället för de bakre ”självmordsdörrar” som Mission E bjöd på.

Baken följer tydligt den form som Porsche har gett sina senaste nya modeller – 911 och Panamera – med en ljusramp som sträcker sig över bilens bredd.

Fronten är även den omisskännligt Porsche, trots de för märket unika strålkastarna. Det som är lite mindre Porsche är laddluckan i höger framskärm. Porsches nuvarande laddhybrider har luckan på vänster bakskärm.



Interiören i Taycan är helt fri från läder, för första gången i en Porsche.
Återvunna material av olika slag är melodin.

Även interiören skriker Porsche rakt igenom. Instrumentbrädan, mittkonsolen och dörrsidorna är väldigt snarlika motsvarande delar i Panamera. I Taycan är antalet skärmar och touchknappar dock betydligt fler. Precis som sina bensindrivna syskon har ratten ett vred för snabb omställning av körläge – Range (för maximal räckvidd), Normal, Sport och Sport Plus.



Porsche Taycan Turbo har ”bara” 680 hästkrafter.

Versioner och prestanda

Taycan kommer i två modellversioner – Turbo och Turbo S. Valet av namn till beteckningarna kan ses som märkligt för en elbil utan förbränningsmotor och turboaggregat, men Porsche vill förstås hålla fast vid de klassiska beteckningarna. Taycan ska ju, som tidigare nämnt, knyta samman märkets historia med det som kommer framöver.

Instegsversionen heter alltså Taycan Turbo och har maximalt 680 hästkrafter att erbjuda personen bakom ratten. Siffran avser toppeffekt vid overboost-läget, tillsammans med Launch Control. 0-100 km/h avverkas på snabba 3,2 sekunder och toppfarten är begränsad till 260 km/h. Enligt WLTP-körcykeln ligger elförbrukningen vid kombinerad körning (motsvarar mer eller mindre blandad körning) på 2,6 kWh per mil. Räckvidden ligger på 45 mil.

Toppversionen Taycan Turbo S har hela 761 hästkrafter, även denna siffra erhålls vid nyttjande av overboost-funktionen. De 81 extra hästkrafterna räcker för att skala 0-100-tiden med fyra tiondelar. Med andra ord klaras sprinten från noll till 100 km/h på 2,8 sekunder. Det är samma tid som 911 GT2 RS (991.2).

Elförbrukningen för Taycan Turbo S är något högre än för Taycan Turbo. Enligt WLTP-mätmetoden används 26,9 kWh per körd mil enligt det kombinerade körschemat. Räckvidden är således kortare – 41,2 mil.

Avancerat chassi

Tacyan har som standard ett chassikontrollsystem vid namn Porsche 4D Chassis Control som i realtid övervakar och analyserar samtliga chassikomponenter, inklusive luftfjädringen med trekammarsystem, stötdämparsystemet PASM, chassisystemet PDCC Sport och vridmomentsfördelningssystemet (torque vectoring).



Porsche Taycan Turbo S på laddning.

Elmotorerna och batteriet

Taycan Turbo och Taycan Turbo S har två elmotorer vardera, den ena driver framhjulen medan den andra driver det bakre paret. Som på Porsche övriga Turbo-modeller är det alltså fyrhjulsdrift som gäller. Hur effektfördelningen mellan elmotorerna ser ut avslöjar inte Porsche i nuläget.

Porsche Taycan Turbo S

Vad de däremot berättar är att batteripaketet har en total kapacitet på 93,4 kWh och de arbetar på en spänningsnivå om 800 volt, det vill säga betydligt högre än dagens övriga elbilar. Exempelvis ligger spänningen hos Audi e-tron på 396 volt och hos Teslas olika modeller på mellan 350 och 375 volt.

Den höga spänningen ger flera fördelar, enligt Porsche är laddtiderna en av dessa. Med en snabb likströmsladdare ska tio mils räckvidd nås efter bara fem minuters laddning. Under ideala förhållanden och med maximal tillåten laddeffekt på 270 kilowatt (allts inte 350 kW som tidigare sagts) sägs 80 procent av batteriets kapacitet nås efter 22,5 minuter. Då påbörjades laddningen när endast fem procent energi fanns kvar i batteriet. Vid växelströmsladdning hemma är maximal effekt elva kilowatt.

Antalet superladdare som kan ladda Taycan blixtsnabbt är än så länge väldigt få, men saker och ting har redan börjat hända. Snabbladdningsprojektet FastCharge, som Porsche, BMW, Siemens, Allego och Phoenix Contact E-Mobility ligger bakom, har i Tyskland satt upp snabbladdare med en effekt på 450 kilowatt, alltså mer än vad Taycan kan hantera.



Porsche Taycan Turbo S

Pris

Svenska priser finns ännu inte, däremot tyska. För Taycan Turbo får man i Tyskland betala 152 136 euro vilket motsvarar 1 635 000 kronor. Taycan Turbo S kostar drygt 33 000 euro mer, 185 456 euro för att vara exakt. Det motsvarar 1 993 000 kronor. Det höga priset hos Taycan Turbo S inkluderar inte bara mer effekt utan även godsaker som exempelvis kolfiberkeramiska bromsar.

Priserna inkluderar skatt och landsspecifik utrustning. Båda modellerna är redan beställningsbara.

Det är mycket pengar det handlar om, så frågan är hur mycket Taycan tar upp kampen, som många förutspått, med Tesla Model S.

Vill du skåda Porsche Taycan på annat vis än via datorskärmen kan du åka ner till Frankfurt där det vankas stor bilsalong. Taycan får ses som ett av huvudnumren där, möjligtvis tillsammans med Volkswagens elbil ID.3.

Porsche Taycan
27 bilder



13. 14 imponerande fakta om Porsche Taycan du inte hade koll på

Av Anders Jansson, Publicerad 2019-09-04, 16:00

Djupdykning i tekniken bakom nya prestandaelbilen.



Porsche har äntligen lyft på locket och visat upp nya elbilen Taycan. I samband med vår första medåkning av den hajpade nyheten fick vi ett enormt batteri med intressanta fakta.

Här bjuder vi på en teknisk djupdykning i bilen många ser fram emot.

Låg tyngdpunkt

Porsche Taycan har näst lägst tyngdpunkt i familjen, efter 918 Spyder. Viktfördelningen är nära nog optimal, 49 procent fram och 51 procent bak.

Varvräknaren borta

Taycan får fyra digitala displayer på instrumentbrädan. Det enda analoga instrumentet som är kvar i Taycan är klockan på instrumentpanelen som ingår i Sport Chrono-paketet.

För första gången hos Porsche utgörs hela mätargruppen av en digital display. Den traditionella analoga varvräknaren i mitten har försvunnit. För första gången går det att få upp en karta i det centrala blickfältet istället för varvräknaren.



Investering på elva miljarder

Porsches hade tänkt bygga Taycan i fabriken i Zuffenhausen i Stuttgart. Fabriken går dock redan för fullt och krävde investeringar på nästan elva miljarder kronor i en helt ny monteringslinje. Tillverkningen av Taycan har skapat över 500 nya jobb.

Det mesta kring Taycan gör Porsche helt själva som kaross, chassi, växellåda, lackering och slutmontering. Det elektriska drivsystemet som är själva kärnan är däremot ett tysk-italiensk-japanskt samarbete. Motorerna tillverkas av italienska Magneti Marelli. Växelriktaren görs av japanska Hitachi.

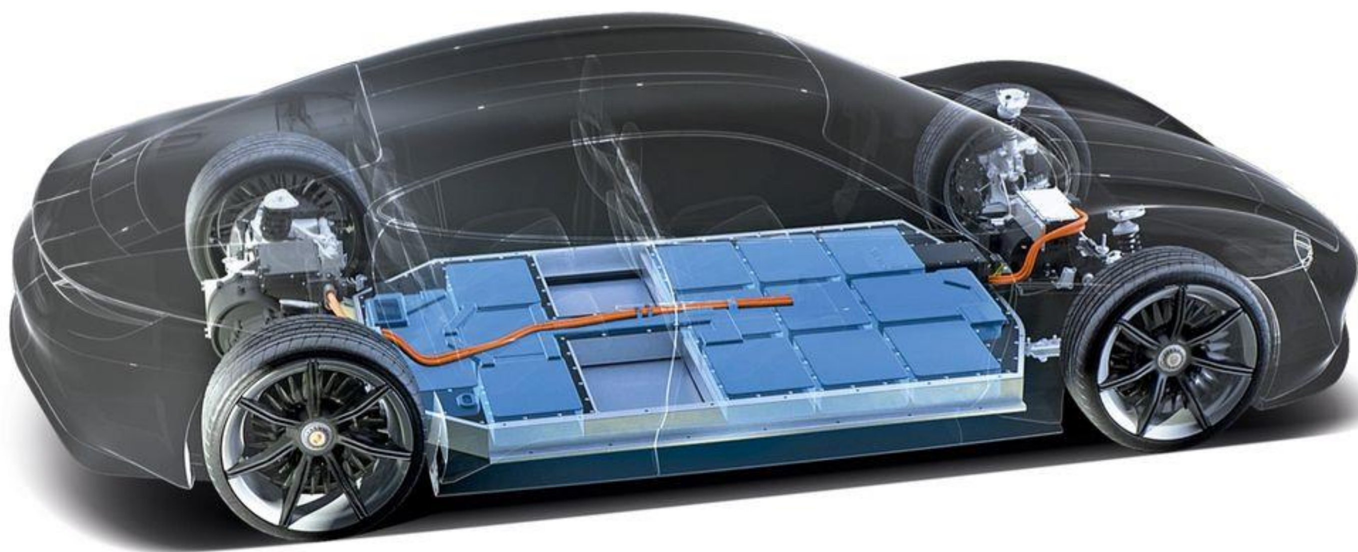
Växellåda – trots att det är en elbil

Mellan elmotorn och drivaxlarna sitter en transmission som tar ner motorns höga driftsvarvtal till hjulens varvtal.

Fram består transmissionen av en enväxlad växellåda. Bak består transmissionen av en tvåstegs växellåda. Anledningen till att Porsche använder en växellåda är för att kunna få snabb acceleration i kombination med hög topphastighet och hög effektivitet.

Växellåda är annars ovanligt hos elbilar. Oftast används enbart en kraftigare elmotor för att kunna får kvickare acceleration. En sådan är dock större och väger mer. Genom att kombinera elmotor och tvåväxlad låda kan Porsche "båda äta kakan och ha den kvar".

Porsche uppger att hela det elektriska drivsystemet inklusive växellådor är underhållsfritt.



800-voltsystemet

Enligt Porsche har den höga spänningen flera fördelar.

• Högre spänning ger högre verkningsgrad och därmed mindre förluster som måste kylas bort.
• Den högre spänningen kräver mindre kabelarea för att överföra sin effekt vilket ger lägre vikt.
• Kortare laddtider.

Faktum är att Porsche Taycan har flera olika spänningsnivåer:

• 800 volt för batteriet och motorsystemet.
• 400 volt när batteriet laddas vid laddstationer som maximalt kan lämna 400 volt. Strömmen transformeras upp internt i bilen via DC/DC till 800 volt.
• 48 volt som det elektriska chassit PDCC använder sig av.

Mindre än Panamera

Den kan se stor ut på bild, men faktum är att Taycan är under fem meter lång och därmed betydligt kortare än Panamera. Taycan är "4+1-sitsig" och ska ha en sittposition fram som i en 911. Bak ska sittkomforten motsvara Panamera tack vare ett "fotgarage" i golvet. Tomvikten är 2,3 ton.



"Night Panel" återupplivas

På Porsche Taycan införs en helt ny funktion kallad Reduced Mode där delar av mätargruppen kan släckas nattetid för att ge en lugnare miljö utan alltför mycket distraherande information. Funktionen påminner om Night Panel som Saab introducerade för över 20 år sedan.

Androidanvändare göre sig icke besvär

Taycan får enbart Apple CarPlay. Porsche är väldigt bestämda med att Googles motsvarighet Android Auto inte kommer in i bilen. Undersökningar som Porsche gjort visar på att nästan samtliga Porscheägarna använder iPhone och då finns ingen anledning att stödja något annat system.

Klimatanläggning från framtiden

I Taycan inför Porsche ett helt nytt digitalt klimatsystem. De mekaniska lamellerna på luft-utblåsen i kupén har ersatts med elektiskt ställbara spjäll som har monterats en bit in i luft-kanalerna.

Föraren kan inte reglera spjällen manuellt längre för att styra riktningen från luftutblåsen utan all klimatkontroll sköts nu via skärmarna i instrumentpanelen, på samma sätt som i Tesla Model 3.

Det finns tre olika inställningar för luftcirkulation som görs med ett klick på klimatmenyn.

Passageraren kan hålla koll på hur fort det går

Porsche Taycan får en liten skärm framför den främre passageraren, på instrumentbrädan, på ungefär samma sätt som i Ferrari FF. Den är extrautrustning och utgörs av en 10,9-tums TFT-skärm.

Passageraren kan styra nästan allt som föraren kan: navigation, musik, klimatanläggning – och det går även att få upp mätargruppen i skärmen så passageraren kan följa med vad som händer. Ett undantag finns: passageraren kan inte ställa in det värsta körläget Sport Plus.

Bagage även fram

80 liters bagageutrymme fram för exempelvis laddkabeln. 400 liter bak med uppfällt ryggstöd, rymmer sex resväskor eller två golfbagar. Ryggstöden bak är fällbara.



Läderfritt alternativ

För första gången i Porsche går det att få en läderfri inredning. Stolsklädseln utgörs då av ett syntetisk material kallat Racetex Leatherette som är tillverkat av återvunnen polyester. Den som gillar återvunnet kan även få sidorna av mittkonsolen klädda i ett material som tillverkats av gamla fisknät.



Ingen snabbladdningsrisk

Batteriet i Taycan kan enligt Porsche snabbladdas hur ofta som helst utan några inskränkningar i vare sig kapacitet eller garantier.

Vid en laddstation som lämnar 800 V DC kan batteriet laddas med en effekt upp till 270 kW. Laddcykeln startar på omkring 260 kW för att nå sin topp på 270 kW vid cirka 40 procent. Där-efter dras laddeffekten ner mot cirka 150 kW vid 80 procent.

Med 270 kW laddeffekt uppges laddningen från 5 till 80 procent ta 22,5 minuter.

Batteriet kan laddas som snabbast när det har en temperatur av 30 grader. I Taycan tempere-ras batteriet för att ha denna temperatur när det ska laddas. Tempereringen styrs via bilens laddplanerare. I kombination med batteristatus och navigeringssystemet känner laddplanera-ren av när bilen är i behov av laddning och närmar sig en laddstation, på samma sätt som i Tesla.

Förbränningsljud för den som vill

Ljudet har alltid varit en viktig del hos Porsche. Taycan har dels utrustats med det lagstadgade akustiska fordonsvarningssystemet (AVAS) men kan även extrautrustas med ett högre ljud.

AVAS-ljudet är inte syntetiskt producerat utan härstammar från det verkliga systemljudet som sedan förstärks. AVAS-ljudet låter "elektriskt". Det kommer inte finnas ljud som liknar ringsig-naler eller imiterade V12:or.

Tillvalsljudet kallat Porsche Electric Sport Sound ger ett högre och dovare ljud som påminner om en kraftig förbränningsmotor.

Officiell: Porsche Taycan Turbo S – alla fakta, bilder, filmer och svenska priser

Första provturen i Porsche Taycan: "Vill du åka snabbt eller ännu snabbare?"

"Porsche Taycan blir mycket viktigare än många förstår"



14. Så står sig Porsche Taycan mot Tesla Model S

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-09-04, 16:00, uppdaterad 2019-09-04, 17:00

Två "Turbo"-versioner lanserade – här är vinnaren på papperet.



Porsche har äntligen lyft på skynket och visat upp nya elbilen Taycan, som lockar med hög effekt, imponerande prestanda och kort laddtid.

Självklart återkommer vi senare med ett ordentligt test på svenska vägar, men i väntan på det är det intressant att jämföra Porsche Taycan med Tesla Model S och se var de skiljer sig åt.

Som vi kan se är Porschen betydligt dyrare än Teslan redan innan köparen börjat kryssa i tillval, så den har mycket att bevisa. Snabbladdningen är kvickare, men det finns ännu inte så många 270 kW-laddare. Räckvidden är betydligt kortare för Porschen.

Bagageutrymmet är bara något större än i Volkswagen Polo (!) – Taycan har 366 liter, Polo 351. Storebror Volkswagen Golf kan stoltsera med 380 liter. Men vi ska komma ihåg att Taycan även har 81 liter utrymme fram, så totalt kommer den ändå upp i ungefär hälften så stort utrymme som Model S.

Men lastutrymmet är kanske inte främsta anledningen att slå till på en Taycan. Vridmomentet är imponerande, framför allt i Taycan Turbo S, och vi ska komma ihåg att alla bilar behöver köras för att upplevas – siffrorna säger inte hela sanningen!

	Taycan Turbo	**Taycan Turbo S**	**Model S Performance**
Batteri	93,4 kWh	93,4 kWh	100 kWh

Effekt	680 hk	761 hk	772 hk
Max vridmoment	850 Nm	1.050 Nm	980 Nm
Längd	4.963 mm	4.963 mm	4.970 mm
Bredd	1.966 mm	1.966 mm	1.964 mm
Höjd	1.381 mm	1.381 mm	1.445 mm
Axelavstånd	2.900 mm	2.900 mm	2.960 mm
Bagage bak	366 l	366 l	804 l
Bagage fram	81 l	81 l	84 l
Tomvikt	2,3 ton	2,3 ton	2,3 ton
Toppfart	260 km/h	260 km/h	250 km/h
0–100 km/h	3,2 sek	2,8 sek	2,6 sek
Räckvidd WLTP	45 mil	41 mil	59 mil
Förbrukning WLTP	23–27 kWh /100 km	25–27 kWh /100 km	20 kWh /100 km
Snabbladdning	270 kW	270 kW	150 kW
Pris	1.700.000:–	2.080.000:–	1.118.080:–

Siffrorna för Tesla Model S är hämtade från auto motor & sports testfakta, registreringsbeviset och Teslas sajt.



Första provturen i Porsche Taycan: "Vill du åka snabbt eller ännu snabbare?"
ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT



14 imponerande fakta om Porsche Taycan du inte hade koll på

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

15. Elkonvertera din Folkabubbla – med originaldelar

Peter Klemensberger 5 september 2019

Nu kan du elkonvertera din Bubbla med originaldelar från Volkswagen. Vad sägs om 82 hästkrafter, 20 mils räckvidd och 150 km/h i topphastighet?



Det är inte bara nya bilar som täcks av under den kommande Frankfurtsalongen utan även gamla. Som denna elkonverterade Volkswagen Typ 1 – Bubblan om du så vill.

Att gamla bilar får elektriska drivlinor är inte nytt i sig, vi har tidigare skrivit om MGB som Mini som fått sina bensinmotorer ersatta med elditon. Konverteringen här, som utförs av eClassics i Renningen utanför Stuttgart, håller sig dock till komponenter som de får plocka från Volkswagens egna lagerhyllor.





Elmotorn hämtas från lilla Volkswagen e-Up och ger 82 hästkrafter vilket är betydligt mer än vad ”Bubblan” har som original och med det justeras prestandan. 0-50 km/h tar för den 1 280 kg tunga bilen strax under fyra sekunder, till 80 km/h tar det strax över åtta och topphastigheten är 150 km/h. Med konverteringen har såväl chassit som bromsar uppdaterats.

Batteriet har faktiskt större kapacitet än dagens e-Up som väntar på en uppdatering. Siffran på 36,8 kWh stämmer överens med sedan tidigare officiella Skodas Citigo iV och Seat Mii electric (trillingmodeller med Up) även om räckvidden med Bubblan är lägre satt till 20 mil.

Efter den elkonverterade Bubblan, e-Käfer kallad, som visas upp i Frankfurt följer liknande lösningar för Typ 2 (Folkabussen) och Porsche 356. I framtiden ska elkonverteringarna dra nytta av den teknik som följer med koncernens nya elbilar byggda på MEB-plattformen. Det kommer ge förbättringar både sett till räckvidd och prestanda.

Några priser nämns inte i pressmeddelandet men vi har på annat håll fått reda på att en bottenplatta med tekniken kostar 39 900 euro, över 426 000 kronor. På det behövs en kaross. Att köpa en helt färdig eldriven Bubbla Cabriolet från firman kostar 99 000 euro – alltså över en miljon kronor.



GALLERI
Volkswagen e-Käfer
40 bilder

NyTeknik

16. Industrijätte storinvesterar i vätgaspionjären Nikola

2019-09-05 15:02 **Johan Kristensson**

CNH Industrial, som bland annat äger Iveco, investerar en kvarts miljard dollar i Nikola som bygger lastbilar med bränsleceller.



Nikola Two

Nikola genomför en investeringsrunda (serie-D) på en miljard dollar (närmare 10 miljarder svenska kronor) där CNH Industries står för en fjärdedel.

Den innebär början på ett strategiskt samarbete mellan de båda företagen. Målet är att accelerera övergången till utsläppsfria tunga lastbilar i Europa och Nordamerika med hjälp av bränsleceller.

Nikola One, Two och Tre

Två av bolagen som ingår i CNH Industrial, den italienska lastbilstillverkaren Iveco och drivlinetillverkaren FPT Industrial, kommer att bistå med expertis när Nikola förbereder sina lastbilar för serietillverkning. Fordonen som berörs är Nikole One och Two som är utvecklade för den nordamerikanska marknaden samt Nikola Tre som är avsedd för Europa.

Nikola kommer i sin tur bistå med kunskap om bland annat bränsleceller, elektrifierade drivaxlar, vätgaslagring ombord på fordonet samt trådlösa uppdateringar, så kallade OTA-uppdateringar.

Iveco och FPT Industrial har hittills främst fokuserat på flytande naturgas som alternativt bränsle. Företagen beskriver nu vätgasen som nästa naturliga steg i den utvecklingen.

Milton: "Tiden är nu inne"

– Tiden är nu inne för att äntligen ge marknaden för tunga lastbilar ett utsläppsfritt alternativ. När andra tillverkare menar att sådana lösningar inte kan finnas på plats inom den tid lagstiftarna har slagit fast visar nu Nikola, FPT Industrial och Iveco att de inte alls är orimliga, säger Trevor Milton, vd för Nikola, i ett uttalande.

Svenska bränslecellstillverkaren Powercell hoppades tidigare på att få bli Nikolas leverantör. Men i våras meddelade Nikola att de i stället ska utveckla sina egna bränsleceller. Powercell slöt bara några veckor senare ett utvecklings- produktions och försäljningsavtal med Bosch, värt en halv miljard plus royaltyintäkter.

GRANTURISMO

17. Porsche 356 Pre-A

Gran Turismo Magazine nr.3 2018

Lagom till 70-årsjubileet råder en hype kring ur-Porschen. Vi har kollat den allt häftigare prisbilden på de allra tidigaste bilarna. Gör dig redo för att gräva djupt i plånboken om du vill hänga med i svängarna...



Det är nu jämnt 70 år sedan Ferry Porsche snickrade ihop sin första lilla bil baserad på Folkakomponenter i verkstaden i Gmünd i Österrike.
Medan den legendariske pappan Ferdinand satt bakom lås och bom som krigsfånge i Frankrike höll Ferry igång den lilla verkstaden och lyckades hitta tillräckligt med medel för att färdigställa den sportvagn som skulle bli startskottet för den väl bekanta och mycket framgångsrika historien om varumärket Porsche. Det var Ferrys känsla för form och detaljer som lade grunden till den entusiasm som miljontals fans än idag känner för märkets sportvagnar.
Om det är just det jämna firandet eller en allmän nytändning som har lett till ett tydligt och rätt anmärkningsvärt prisrally för de allra äldsta 356:orna är osäkert, och detta mitt i en konjunktur där prisläget rent allmänt står och väger med både ned- och uppgångar. Sedan i somras kan man nämligen se tydliga trendbrott för ur-Porschens prisbild, efter att den har varit mycket stabil i flera år.

Det var kännaren Göran Modin från Sigtuna som fick oss att få upp ögonen för det alldeles isolerade prisrace som nu pågår för ikonen. Göran har omfattande erfarenhet av renovering av tidiga 356:or, och är genom sitt engagemang som MHRF:s huvudbesiktningsman för bilmodellen väl insatt i många av de affärer som görs på hemmaplan.

Hans initiala synpunkter gällde vårt generella prisläge i prislistan, som han ansåg var alldeles för lågt. Att man idag skulle hitta en hygglig 356 för under halvmiljonen – som vår lista indikerade före vår revision i denna utgåva – håller han för uteslutet.



– Övervägande delen av de bilar som säljs i Sverige går till utlandet, menar Göran, varav många hamnar direkt på mobile.de till ett rejält mycket högre pris. Extremt rostiga och inkompletta renoveringsobjekt, som borde kosta max 100 000 kronor för att på något sätt uppväga renoveringskostnaden, säljs nu i Sverige för 300 000 kronor. Priserna i USA för riktigt dåliga bilar börjar i samma höjd.

Han tillägger också att han under förra året underkände försäkringen för en svensk 356:a på grund av stora rosthål, dåliga bromsar, rykande motor och trasig inredning, en bil som kort därefter bytte ägare för 565 000 kronor.

Detta fick oss att gräva lite djupare i frågan, och med hjälp av bland annat Hagertys utmärkta värderingssnurra detaljstudera värdeutvecklingen för 356:an den senaste tiden.

Porsche 356 har länge varit främst en entusiastbil att använda, gärna både dagligen och hårt, eftersom dess brukskvaliteter är ovanligt höga. Mekaniskt går en välskött bil som en klocka i många tusentals mil, och det är främst rosten som tar dem – liksom de flesta bilar från den här tidsperioden.

Nu betalas det ibland tio miljoner för en 356!

Modell	Modellår	Antal tillv.	Pris från …	… till kr
Gmünd	1948–49	49	8 000 000	10 000 000
Split/W	1950	940	4 000 000	5 000 000
Split/W	1951	inkl. ovan	3 500 000	5 000 000
Coupé	1952–55	6 687	1 200 000	2 500 000
Cabriolet	1950–55	1 685	2 500 000	4 000 000
Speedster	1954–55	1 217	3 500 000	5 000 000
Carrera Speed.	1955	15	8 000 000	9 500 000



Men med prislägen som drar iväg mot miljonen även för de senare och minst dyra modellgenerationerna börjar säkert allt fler behandla sina klenoder med större försiktighet.

Det gäller naturligtvis i synnerhet de allra tidigaste bilarna, de som med Porschevokabulär benämns som “Pre-A”, alltså de drygt 10 000 bilar som byggdes fram till och med 1955.

Här rör sig prislägena i flermiljonsklassen, och även om vi har gjort ett välment försök att sätta en prislapp även på de allra första 49 bilarna som tillverkades med handknackade lättmetallkarosser i Gmünd måste siffrorna tas med en stor nypa salt. När det rör sig om så extremt små volymer, och dessutom av en bil som idag har ett unikt historiskt värde, kan de tio miljoner vi har skattat värdet till lika gärna bli det dubbla – eller ännu mer – på en prestigeauktion under året. Om det nu över huvud taget skulle komma ut någon bil till försäljning vill säga, det tillhör verkligen ovanligheterna eftersom det inte finns så många kända överlevare kvar.

Även de mer åtkomliga “split screen”-bilarna som byggdes med stålkaross hos Reutter efter flytten till Stuttgart har skjutit iväg rejält prismässigt, med en typisk ökning av värdet på 20–30 procent under det senaste året, från redan höga nivåer. Just den tidiga pre-A-bilen från 1950–51 med delad framruta har ett betydligt högre värde än de efterföljande årgångarna som fick en hel vindruta med en knick i mitten där delningen tidigare gjordes.

Motormässigt växte 356:an de första åren från den ursprungliga 1,1-litersfyran till 1,3- och 1,5-litersversio

ner med lite olika trimningsgrad. Typiskt är att det i första hand är karossversionen som avgör värdet (de öppna bilarna kostar väsentligt mer) snarare än motorversionen. Många bilar rullar också med “fel” motorspecifikationer, vilket i ljuset av bilens status som antikvitet snarare än körtyg naturligtvis påverkar prislappen negativt.

Har du redan missat det senaste 356-tåget, eller fortsätter uppgången? Definitivt hela jubileumsåret ut. Och snart fyller den ju 75 …

Gunnar Dackevall

Klassiker

18. Grattis Studebaker Dictator!

Publicerad 16 september

I dag den 16 september har Dag och Daga namnsdag men i enlighet med Klassiker-kalendern firar vi också Dictator, Studebaker Dictator.



Ordet diktator väcker allmän avsky, men att Hitler,Mussolini, Franco och Stalin år 1934 satt vid makten avhöll inte Studebaker från att hålla fast vid sitt sedan 1920-talet använda modellnamn Dictator för en sexcylindrig modellserie. Eftersom den åttacylindriga hette President måste man dock ha ansett en president vara en bättre statschef än en diktator.

Den politiska utvecklingen gjorde namnvalet pinsamt och 1938 strök Studebaker Dictator ur programmet och döpte om modellserien till Six.



Studebaker Diktator Regal Convertible Roadster (Special A) 1934



Ett kraftfullare yttre fick Dictator modellåret 1936.



Dictator hade en sidventilmotor på 218 CID med en uppgiven effekt av 90 BHP. Studebakers 37:or var formgivna av Raymond Loewy och kunde bland annat fås som Dictator Bat Wing Coupe.



eller med flatback som bilen på bilden som hette Custom Sedan.



19. Timmy Hansen VM-etta inför avgörandet: "Må bäste man vinna"

Publicerad 15 sep. 2019 15:30

Timmy Hansen vann helgens VM-deltävling i Lettland.Det bäddar samtidigt för en högdramatisk avslutning på mästerskapet där Hansen leder totalen, en poäng före tvåan Andreas Bakkerud, inför den sista deltävlingen.



Timmy Hansen vann i Lettland.

Det kommer bli dramatiskt värre när VM i rallycross avgörs i Sydafrika. Under helgen gick den näst sista deltävling av stapeln i Lettland, där Timmy Hansen fick ställa sig högst upp på pallen i finalen före finländaren Niclas Grönholm och norrmannen Andreas Bakkerud.

En skön comeback för Timmy Hansen som hade en tyngre lördag, men steppade upp när det gällde under söndagens lopp.

– Vilken återhämtning vi har gjort, alla utav oss. Gårdagen var så tuff och hela teamet tog sig samman. Det var en sådan bra anda och vi gav aldrig upp hoppet. Det här kom från hjärtat, jag gav allt jag hade, och jag är så stolt. Wow, sa Timmy Hansen i TV10:s sändning efter finalloppet.

För Kevin Hansen slutade deltävlingen med en fjärdeplats i finalen. Det gör att han återfinns på en ohotad tredjeplats inför den sista deltävlingen, men samtidigt med sju poäng upp till Bakkerud på andraplatsen.

Således ser det ut att bli en uppgörelse mellan Timmy Hansen och norrmannen i Kapstaden, där den sista deltävlingen avgörs 9-10 november.

Inför den tävlingen är et blott en poäng som skiljer, med Hansen som etta och Bakkrud som tvåa.

– Jag hoppas bara att vi åker till Kapstaden där jag och Andreas kan ha en rättvis kamp. Må bäste man vinna.

Lo Hägerfelth

SLUT